

SAMRÅDSUNDERLAG

Norrköpings godsbangård

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Samrådsunderlag, 2016-04-07

Ärendenummer: TRV 2016/33898



Trafikverket

Postadress: Brigadgatan 12, 587 58 Linköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Norrköpings godsbangård

Författare: Rejlers Sverige AB, Eddie Ljungwe, Helene Ljungqvist och Alexander Björk

Dokumentdatum: 2016-04-07

Projektnummer: 137617

Ärendenummer: TRV 2016/33898

Version: 1.1

Kontaktperson: EvaHelena Landelius, Trafikverket

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	BESKRIVNING AV PROJEKTET	6
2.1	Bakgrund	7
2.1.1	Planläggningsprocessen	8
2.2	Tidigare utredningar	9
2.3	Ändamål och projektmål	9
2.3.1	Transportpolitiska mål	9
2.3.2	Miljökvalitetsmål	10
2.3.3	Nationella klimatmålet	10
2.3.4	Regionalt utvecklingsprogram för Östergötland (2012)	10
2.3.5	Kommunala mål i den gemensamma översiktsplanen	11
2.3.6	Ostlänkens miljömål	11
2.3.7	Projektmål Norrköpings godsbangård	11
3	BESKRIVNING AV BEFINTLIG VÄG-/JÄRNVÄGSANLÄGGNING	12
4	AVGRÄNSNINGAR	15
4.1	Geografisk avgränsning	15
4.2	Avgränsning miljöaspekter	15
5	FÖRUTSÄTTNINGAR	16
5.1	Markanvändning	16
5.1.1	Befolkning, näringsliv och sysselsättning	16
5.1.2	Bebyggelse	16
5.1.3	Riksintressen	17
5.1.4	Kommunala planer	18
5.1.5	Areella näringar	19
5.1.6	Boende, hälsa och säkerhet	20
5.1.7	Befintligt transportsystem	20
5.1.8	Stads- och landskapsbild	21
5.1.9	Kulturmiljö	23
5.1.10	Naturmiljö	23
5.1.11	Rekreation och friluftsliv	24

5.1.12	Naturresurser	25
5.1.13	Geologiska förhållanden	25
5.1.14	Ledningar	26
5.1.15	Broar/tunnlar	26
5.2	Miljö	26
5.2.1	Miljökvalitetsnormer	26
5.2.2	Markföroreningar	28
5.3	Trafikering	29
6	EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	30
6.1	Projektet och dess innehåll	30
6.2	Effekter för godstransporterna	30
6.3	Effekter på Riksintressen	30
6.4	Miljöeffekter och miljökonsekvenser	31
6.4.1	Effekter på naturmiljön	31
6.4.2	Effekter på landskapsbilden	31
6.4.3	Effekter på kulturmiljön	32
6.4.4	Effekter gällande buller	32
6.4.5	Effekter på klimat	32
6.4.6	Effekter för rekreation och friluftsliv	32
7	FORTSATT ARBETE	33
7.1	Planläggning	33
7.2	Viktiga frågeställningar	33
8	KÄLLOR	35

1 Sammanfattning

Norrköpings godsbangård planeras i samband med byggandet av Ostlänken att flyttas från centrala Norrköping till en ny plats på Malmölandet i Norrköpings kommun.

Samrådsunderlaget omfattar förutsättningar, risker och effekter av etablering av ny godsbangård på Malmölandet och ska ligga till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Bedöms projektet innebära betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att upprättas, där projektets miljökonsekvenser beskrivs djupare och förslag till skyddsåtgärder redovisas. Bedöms projektet inte innebära betydande miljöpåverkan tas en miljöbeskrivning fram.

I Norrköpings Översiktsplan 2002 – framtid Norrköping pekas södra Malmölandet ut som ett strategiskt utvecklingsområde för verksamhetsområden inom gods, logistik och industri. Flytten av den befintliga godsbangården, mellan Butängen och Ingelsta i centrala Norrköping, innebär frigörande av mark för exploatering av verksamheter och bostäder nära resecentrum. Trafikverkets och kommunens ambition är därför att flytta godsbangården till ett läge på Malmölandet, på en plats där Kardonbanan kan ansluta mot den nya godsbangården i samband med utbyggnaden av Ostlänken och nytt resecentrum. Ny godsbangård på Malmölandet och utbyggnad av Kardonbanan kommer att förändra transportflödena av gods genom Norrköping. Godstrafiken på järnväg beräknas med att fördubblas.

Målen för projekt Norrköpings godsbangård följer de nationella transportpolitiska målen, de 16 miljö kvalitetsmålen samt det nationella klimatmålet och har formulerats som följer:

- Norrköpings godsbangård ska klara av att hantera bedömd framtida godstrafik.
- Norrköpings godsbangård, eller i närområdet, ska erbjuda de funktioner som efterfrågas på marknaden.
- Norrköpings godsbangård ska vara flexibel, effektiv och attraktiv för användarna.
- Norrköpings godsbangård ska vara operatörsneutral och svara för en fungerande avreglerad marknad.
- Området för godsbangården ska stödja kommunens detaljplan över området.
- Norrköpings godsbangård ska bidra till att uppnå de 16 miljö kvalitetsmålen samt det nationella klimatmålet.
- Norrköpings godsbangård ska vara säker att arbeta på och underhålla, den ska vara säker för tredje man samt inbrottssäker.
- Godsbangården ska planeras och byggas kostnadseffektivt.

Norrköpings kommun har tagit fram en detaljplan med syfte att pröva uppförande av en ny godsbangård och nytt järnvägsspår till Händelö samt att anpassa väginfrastrukturen i området. Även utbyggnad av övrig väg- och järnvägsinfrastruktur kommer att krävas i samband med exploatering av södra Malmölandet. Detaljplanen med diarienummer SPN-385/2008 214 del av fastigheterna Björnviken 2:1 och Krusenhov 2:1 med närområde (godsbangård) vann laga kraft 2010-10-29.

Projekt Norrköpings godsbangård hanteras i Trafikverkets planeringsprocess och har kommit fram till skedet samrådsunderlag.

Inför byggskedet av godsbangården kommer dispenser, lov, tillstånd och anmälan bli nödvändiga. Separata prövningar kan komma att krävas. De skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kan komma att krävas redovisas i kommande järnvägsplan.

Utredningsområdet på Malmölandet består av en halvö längst in i Bråviken, cirka fem kilometer norr om Norrköpings innerstad. Halvön är låglänt och utgjorde tidigare sjöbotten med ett utpräglat jordbrukslandskap. Inom planområdet finns ett värdefullt eklandskap samt värdefulla hagmarker. Ekarna är livsmiljöer för sällsynta vedlevande insekter, svampar och lavar. Detta ger området höga naturmiljövärden. Godsbangården kommer att skära genom ekmiljön vid korsningen mellan befintlig järnväg och Bravikenvägen. För att knyta ihop ekmiljöerna på västra Malmölandet med övriga ekmarker föreslås att de förlorade ekmiljöerna i korsningen järnväg/Bravikenvägen kompenseras i andra områden. Enligt den landskapsekologiska analysen skulle även ekmiljöerna på västra Malmölandet kunna knytas ihop med övriga ekmarker för att öka det biologiska värdet och minska utdöenderisken. På nordöstra delen av Malmölandet finns ekmiljöer som är klassade som Natura 2000-område. Områdena kommer inte att beröras av den nya godsbangården.

Utbyggnaden av Kardonbanan och godsbangården kommer att medföra förändringar i landskapsbilden på Malmölandet med bland annat barriärer och buller. Kardonbanans påverkan finns beskrivna i antagen järnvägsplan "Förbättrad järnvägsanslutning till och på Händelö", 2009. På södra Malmölandet finns flera kända och registrerade fornlämningar. Inom utredningsområdet för den nya godsbangården är däremot all känd arkeologi bortgrävd. De positiva effekterna av infrastrukturturomvandlingen och flytten av Norrköpings godsbangård kan sammanfattas i följande punkter:

1. Bättre möjligheter att lösa väginfrastrukturen för avlastning av innerstaden.
2. Bättre möjligheter till stadsutveckling.
3. Bättre bidra till statens ambitioner för ökat bostadsbyggande.
4. Optimera effekterna av investeringen i nya höghastighetsbanor.

Trafikmängden i området förväntas att öka vilket i sin tur kräver större resurser för dagvattenrening och belastningen från läckage, spill och eventuella olyckor. Enligt Trafikverkets riktlinjer renas vägdagvattnet tillräckligt genom att omhändertas i öppna diken med gräsbeklädda slänter.

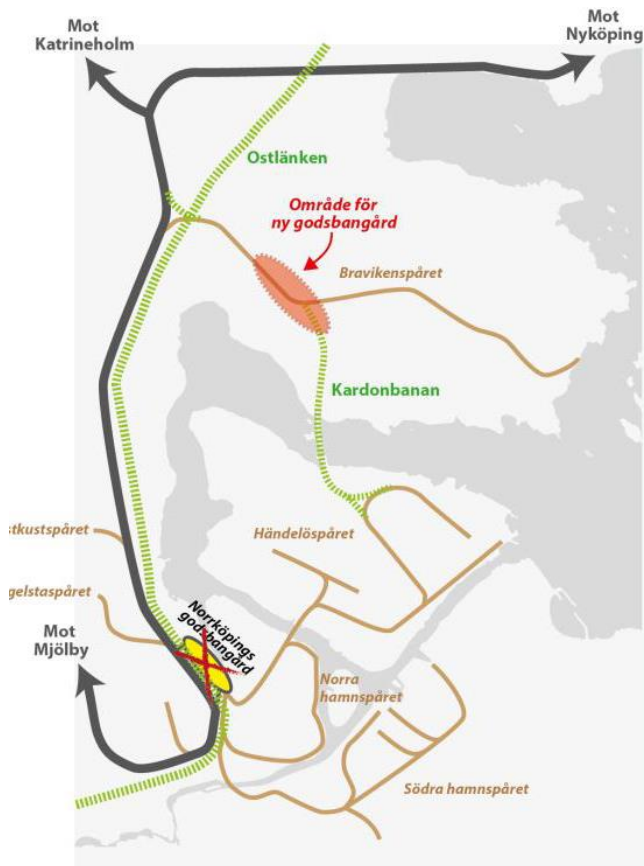
Anläggandet av godsbangården kommer att ge ett överskott av massor. Hantering av dessa beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen med tillhörande fastställd detaljplan för del av fastigheterna Björnviken 2:1 och Krusenhov 2:1 med närområde (godsbangård) inom Kvillinge i Norrköpings kommun. Utveckling av verksamhetsområdet på Malmölandet innebär en minskad risk vad gäller buller från godstransporter på väg och järnväg i innerstaden. För Kardonbanan utfördes bullerberäkningar och lokala skyddsåtgärder föreslås. En ny bullerberäkning kommer att utföras för järnvägsplanen för godsbangården.

2 Beskrivning av projektet

Samrådsunderlaget omfattar förutsättningar, risker och effekter av etablering av ny godsbangård på Malmölandet i Norrköpings kommun.

2.1 Bakgrund

Norrköping är utpekad som nod i Trafikverkets nationella plan. För att vidareutveckla Norrköping som central knutpunkt för transporter med båt, tåg och lastbil samt omlastning mellan de olika transportslagen genomförs ett antal infrastrukturprojekt i området. I och med planerad utbyggnad av Ostlänken och ombyggnad av stationsområdet i Norrköping samt exploateringen för industri- och hamnändamål på södra Malmölandet och norra Händelö krävs en utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen för godshanteringen. Norrköpings godsbangård är i dagsläget etablerad centralt i Norrköping i anslutning till centralstationen. Godsbangården har bland annat en viktig funktion som anslutningsbangård till hamnen i Norrköping. När Ostlänken byggs genom Norrköping kommer nuvarande godsbangård påverkas så mycket att den behöver flyttas till en annan plats. I Norrköpings Översiktsplan 2002 – framtid Norrköping pekas södra Malmölandet ut som ett strategiskt utvecklingsområde för verksamhetsområden för gods, logistik och industri.



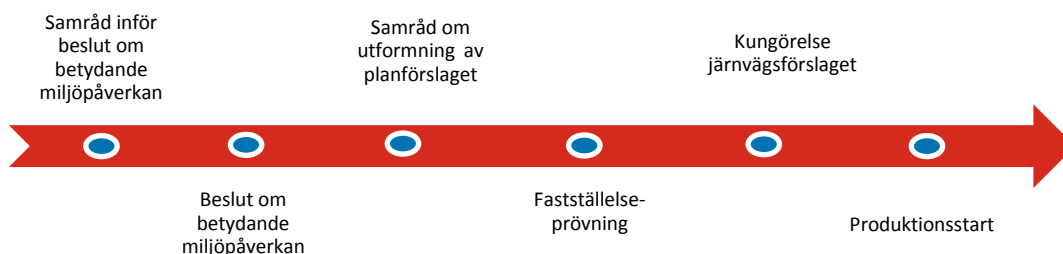
Figur 1 Norrköping med Malmölandet och Händelö (bild från Åtgärdsvalsstudie – Norrköpings godsbangård, Norrköpings kommun, Östergötlands län, 2014-05-07, diarienummer: TRV 2014/11830.

Även de godsgenererande verksamheterna vid norra och södra hamnområdet ska flyttas till Malmölandet och/eller Händelö. Långsiktigt kan området kopplas samman med Pampushamnen på Händelö. En ny kombiterminal har byggts vid Pampushamnen, ute på Händelö. Denna terminal har en spåranslutning till järnvägsnätet via Händelöspåret (enkelspårig järnväg med låg kapacitet) och via Händelöbron till befintlig godsbangård inne i Norrköping.

När Ostlänken byggs kommer den nya järnvägen att skära rätt igenom nuvarande godsbangård samt spåranslutningen till Händelö och den nya kombiterminalen klipps då av.

På Händelö finns idag industrier, lagerverksamhet, containerhamn, anslutande vägar och industrispår. Området är i kommunens översiktsplan utpekad som framtida strategiskt utvecklingsområde för verksamhetsområden inom gods, logistik och industri.

Trafikverket och Norrköpings kommun är överens om att förutom ny järnväg för höghastighetståg och anläggningar i dess direkta anslutning, såsom resecentrum, behöver det vidtas ett antal åtgärder för att de positiva effekterna av Ostlänken verkligen ska uppstå. Byggstart av Ostlänken förväntas ske 2017. För att tydliggöra ansvarsfördelningen och peka ut gemensamma ambitioner har dessa åtgärder samlats i en avsiktsförklaring. I september 2015 tecknades avsiktsförklaringen mellan Trafikverket och Norrköpings kommun avseende objekten Ny godsbangård och järnvägsanslutning till kombiterminalen på Händelö (idag kallat Kardonbanan).



Figur 2 Planerade samråd för Norrköpings godsbangård.

2.1.1 Planläggningsprocessen

Vid anläggandet av en godsbangård ska planläggningen genomföras i enlighet med lagen om byggande av järnväg. Planläggningsprocessen syftar till en god koppling till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen. Det innebär att projektet förankras i kommunernas planering och att de som berörs ges goda möjligheter till insyn och att framföra synpunkter.

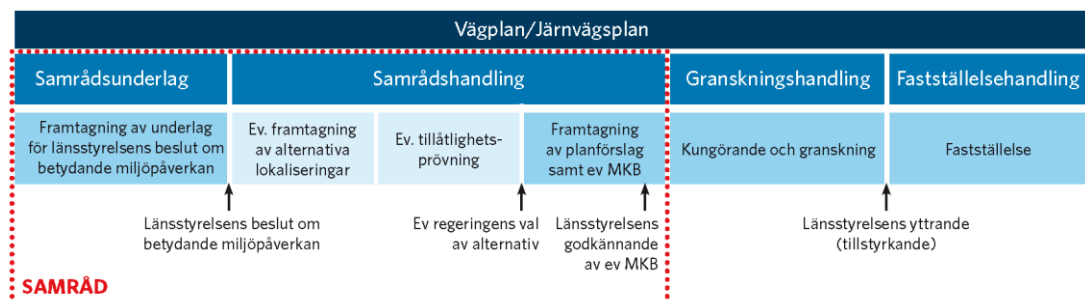
Trafikverket har genomfört flera förberedande studier. En så kallad åtgärdsvalsstudie håller på att tas fram (2013-), fokus för den studien är bangårdens önskade funktion, t.ex. antal och längd på de spår som behövs samt placering av växlar. I förstudien för Kardonbanan (2009) har olika placeringar av godsbangården studerats övergripande.

Nu tas järnvägsplanen fram. Järnvägsplanen reglerar markåtkomst för bangården och eventuella skyddsåtgärder som ska genomföras. Under arbetet med järnvägsplanen hålls samråd med berörda kontinuerligt, tills järnvägsplanen ställs ut för granskning. Även under granskningen tas synpunkter emot, men då endast skriftliga synpunkter.

För att underlätta kommunikation och veta var projektet är i processen har fyra statusbegrepp definierats (Samrådsunderlag, Samrådshandling, Granskningshandling och Fastställelsehandling, se Figur 3). Den aktuella järnvägsplanens status är samrådsunderlag.

Samrådsunderlaget utgör en beskrivning av de förutsättningar och intressen som kan beröras av projektet och ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram i skedet samrådshandling, annars tas en miljöbeskrivning fram.

Under processen analyseras och beskrivs alternativa lösningar för bangårdens placering och utformning för att slutligen läggas fast. Handlingarna som tas fram under projektet blir alltmer detaljerade. När järnvägsplanen vunnit laga kraft är den styrande för hur Trafikverket får ta mark i anspråk och hur anläggningen får utformas.



Figur 3 Planläggningsprocessen vid byggande av järnväg.

2.2 Tidigare utredningar

I regeringens beslut om nationell plan 2014-2025 ingår projekt Ostlänken inkluderande utformning Norrköping och beslut om flytt av godsbangård.

I ett antal rapporter har även förutsättningar för ny godsbangård beskrivits. Nedan redovisas ett antal av dem:

- Norrköpings kommuns detaljplan med diarienummer SPN-385/2008 214 för del av fastigheterna Björnviken 2:1 och Krusenhov 2:1.
- Övergripande uppskattning av kostnader avseende hantering av markföroreningar i Butängen. Miljöinvest 2014-02-05.
- Beräkningsunderlag med markanvändningsgränser. WSP 2014-01-31.
- Idé och vision. Stadsbyggnadskontoret 2014 (illustrationer av Erik Telldén och Josef Erixon, stadsbyggnadskontoret i Norrköping).
- Trafikverkets utredning av alternativa bansträckningar.
- Fördjupad utredning – höjdläge Norrköping Resecentrum. Trafikverket/Sweco 2014-01-24, projektnummer TRV 2014/4789.
- Sammanställning av tidigare geotekniska undersökningar inom Butängen. WSP uppdragsnummer 10095331, daterad 2007-07-20.

Se även kapitel 5.1.4. Kommunala planer.

2.3 Ändamål och projektmål

2.3.1 Transportpolitiska mål

Regeringen har tagit fram transportpolitiska mål som ska vara en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet.

De transportpolitiska målen har ett övergripande mål som syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen definierat funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmål - Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål - Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

2.3.2 Miljökvalitetsmål

De 16 nationella miljömålen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kultureresurser som är ekologiskt hållbart på lång sikt. Målet är att Sverige ska uppnå dessa mål fram till år 2020. I detta projekt berörs främst följande miljömål:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
4. Giftfri miljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

2.3.3 Nationella klimatmålet

Sverige har anslutit sig till FN:s mål om att minska utsläppen av växthusgaser och det så kallade 2-gradersmålet. Det innebär att den globala ökningen av medeltemperaturen ska begränsas till högst två grader Celsius jämfört med den förindustriella nivån. Det nya internationella avtalet slutet i Paris i december 2015 har stärkt målet till att verka för en höjning på högst 1,5 grader.

Transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls. Det innebär att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilberoendet måste brytas. Åtgärder för ökade och effektivare transporter på järnväg är viktiga för att verka i denna riktning.

2.3.4 Regionalt utvecklingsprogram för Östergötland (2012)

Regionförbundet Östsam fastställde i maj 2012 det regionala utvecklingsprogrammet RUP, som avser ange strategier för den regionala utvecklingen utifrån de förutsättningar som råder i regionen.

Principerna för hållbar utveckling ligger till grund för regionens tre mål, som utgår från var och en av de tre hållbarhetsdimensionerna: ekonomisk, miljömässig och social utveckling:

- Goda livsvillkor för regionens invånare.
- Ett starkt näringsliv och hög sysselsättning.
- Hållbart nyttjande av naturens resurser.

2.3.5 Kommunal mål i den gemensamma översiktsplanen

I den gemensamma översiktsplanen för Linköping och Norrköping anges de övergripande principerna för markanvändning, transportsatsningar och bebyggelse;

- Nya banor för höghastighetståg till Stockholm, Jönköping och Göteborg samt nya resecentrum i Linköping och Norrköping.
- Utflyttning av hamnverksamheter och anslutande tåg- och vägtrafik till Händelö och Malmölandet.
- Inre hamnen i Norrköping omvandlas till ny stadsbebyggelse.
- Ändamålsenliga lägen för olika typer av verksamheter ska underlätta näringslivets utveckling, oberoende av kommungräns.

2.3.6 Ostlänkens miljömål

Ostlänken har ett antal miljömål som gäller för projektet. Några övergripande miljömål sammanfattas nedan. Hela dokumentet med Ostlänkens miljömål mer utförligt beskrivna finns att hitta på Ostlänkens hemsida (www.trafikverket.se/ostlanken).

- Järnvägens barriäreffekter ska begränsas.
- De boendes miljö ska vara god och hälsosam.
- Vattendrag med historisk betydelse för landskapsutnyttjande, kommunikationer, energiutvinning och industri samt för lokalisering av stadsbebyggelse bör skyddas från genomgripande förändringar.
- Förutsättningar för spridning av växter och djur ska så långt som möjligt behållas.
- Det ska vara attraktivt att välja järnvägen för person- och godstransporter och därigenom minska energiåtgången och utsläppen av växthusgaser.
- En hållbar yt- och grundvattenförsörjning ska värnas.

2.3.7 Projekt mål Norrköpings godsbangård

Med utgångspunkt i de nationella, regionala och lokala målen har projektmål för delprojekt Norrköpings godsbangård tagits fram. Arbetet med mål har kontinuerligt stämts av och förankrats med Trafikverket. Målet med ny placering för godsbangård i Norrköping utgår från att Norrköping ska vara en central knutpunkt för transporter med båt, tåg och lastbil och att omlastning mellan de olika transportslagen ska fungera på ett effektivt sätt, samt att det finns en effektiv koppling till de övergripande transportstråken.

- Norrköpings godsbangård ska klara av att hantera bedömd framtida godstrafik.
- Norrköpings godsbangård, eller i närområdet, ska erbjuda de funktioner som efterfrågas på marknaden.
- Norrköpings godsbangård ska vara flexibel, effektiv och attraktiv för användarna.
- Norrköpings godsbangård ska vara operatörsneutral och svara för en fungerande avreglerad marknad.
- Området för godsbangården ska stödja kommunens detaljplan över området.
- Norrköpings godsbangård ska bidra till att uppnå de 16 miljö kvalitetsmålen samt det nationella klimatmålet.
- Norrköpings godsbangård ska vara säker att arbeta på och underhålla, den ska vara säker för tredje man samt inbrottssäker.
- Godsbangården ska planeras och byggas kostnadseffektivt.

3 Beskrivning av befintlig väg-/järnvägsanläggning

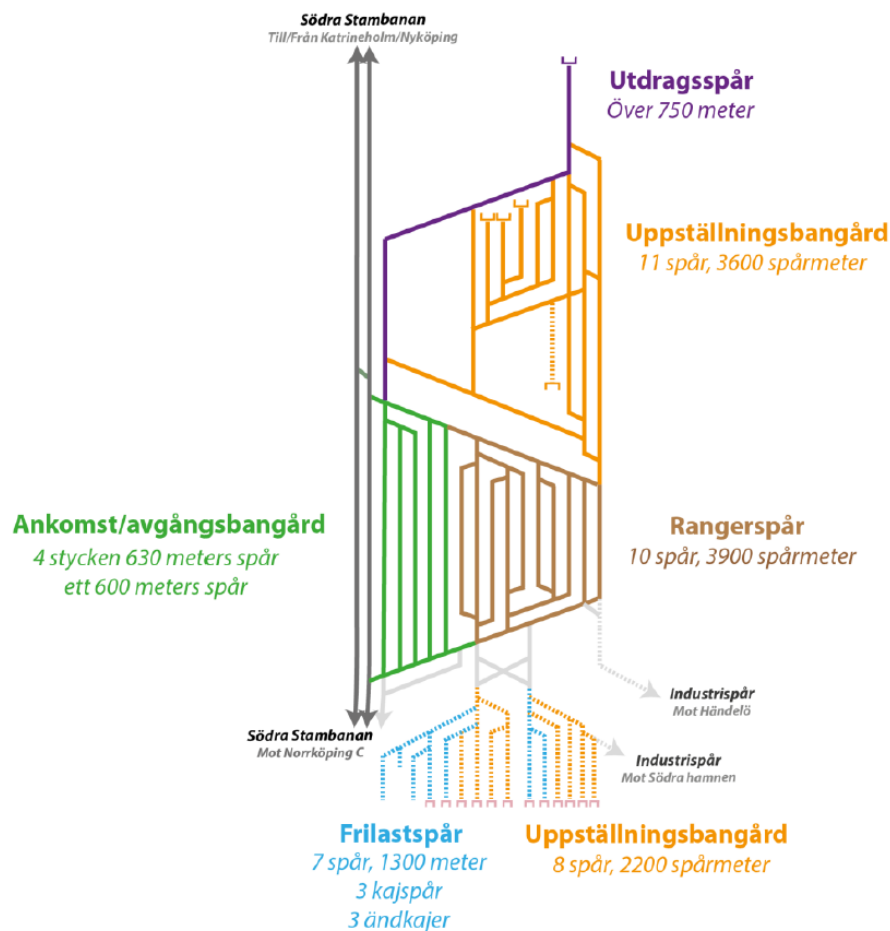
Som framgår av figur 4 kan Norrköpings godsbangård delas in i ett flertal viktiga funktionsdelar. Nedan beskrivs kortfattat dessa funktionsdelar samt andra viktiga funktioner som finns på godsbangården.

Ankomst- och avgångsspår

Ankomst- och avgångsspåren består av fem spår där inkommande tåg kan tas emot, delas och till exempel tömmas på luft innan vidare verksamhet utförs på godsbangården eller tågen kör vidare till industrispåren. Ankomst- och avgångsspåren används också för att sortera ihop vagnar till hela tågsätt samt för att klargöra tågen före avgång. Samtliga fem spår är signalreglerade och elektrifierade vilket är ett krav för ankomst- och avgångsspåren. Tåglängderna som medges varierar beroende på spår. Fyra av spåren klarar att ta emot 630 meter långa tåg medan ett spår klarar att ta emot cirka 600 meter långa tåg.

Rangerspår

Tio rangerspår finns placerade precis öster om ankomst- och avgångsspåren. Spåren är till för att vagnar till och från olika målpunkter ska kunna sorteras ihop till ett gemensamt tåg. Totalt utgör de tio rangerspåren cirka 3 900 spårmeter och längden på varje enskilt spår varierar mellan 170 och 480 meter.



Figur 4 Funktionsskiss över Norrköpings godsbangård i nuläget (Åtgärdsvalsstudie - Norrköpings godsbangård).

Utdragsspår

Ett utdragspår finns placerat precis norr om ankomst- och avgångsspåren. Spåret används, med vissa enstaka undantag, för att kunna växla vagnar mellan olika spår på godsbangården samt till de industrispår som kopplas till godsbangården. Till exempel måste utdragspåret användas då vagnar ska sorteras på rangerspår. Utdragsspåret är en bra bit över 750 meter långt.

Uppställningsspår

Ett flertal uppställningsspår finns placerade inom godsbangården. Totalt finns cirka 19 uppställningsspår med en total längd på cirka 5 800 spårmeter. Spårlängden på varje enskilt spår varierar mellan cirka 200 till 400 meter.

Anslutning till industrispår

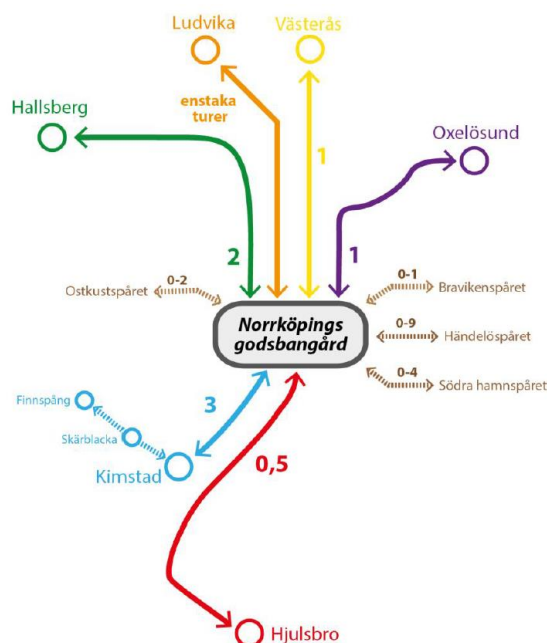
I sydöstra änden av godsbangården kopplas godsbangården till Händelö och Södra hamnen via industrispår. Andra industrispår som finns i Norrköpingsområdet kan enbart nå genom att tåg körs via Södra stambanan.

Förbigångsspår

På godsbangården (ankomst-, avgångs- och rangerspår) finns tillräckligt med spår för att lok och/eller förbipasserande tåg som ska till eller från industrispår ska kunna passera. Norrköpings godsbangård används också i enstaka fall för att ställa upp godståg från linjen som behöver förbigås av till exempel snabbare persontåg. Denna typ av funktion sker inte tidtabellsenligt utan operativt då till exempel tåg är försenade. De förbigångna godstågen använder i dessa fall något av ankomst- och avgångsspårerna eftersom dessa är signalreglerade.

Befintlig trafik

Händelöspåret och Södra hamnspåret är de spår som används mest av industrispårerna i Norrköping. Inget av industrispårerna är elektrifierade och transporterna på spåret sker därmed med dieseldrivna lok. Green Cargo är den största operatören.



Figur 5 Trafiken till och från Norrköpings godsbangård 2013 (Åtgärdsvalsstudie – Norrköpings godsbangård).

Grovt kan trafiken delas in i två trafiktyper; godståg som ankommer och avgår mot olika destinationer i regionen och nationellt samt godståg som körs till och från de lokala industrispårerna i Norrköping.

Enligt Tågplan 2013 ankommer och avgår totalt 7-8 nationella/regionala godståg till och från Norrköpings godsbangård under en vardag. Den långväga trafiken (till exempel till och från Hallsberg och Västerås) ankommer Norrköping under morgonen och avgår sedan tillbaka mot respektive destination på eftermiddag och kväll. Utöver trafiken till och från Hallsberg och Västerås körs dessutom godståg mellan Ludvika och Norrköping. Denna trafik är specialtransporter med specialgjorda och tunga vagnar lastade med transformatorer från ABB, vilka lastas på båt med hjälp av den tungkran som finns lokaliserad i Norrköping. Trafiken mellan Ludvika och Norrköping sker dock i nuläget enbart några gånger i månaden.

Den regionala trafiken består av godståg till och från Oxelösund, Skärblacka, Finspång och Hjulbro. Tågen till och från Oxelösund, Skärblacka och Finspång ankommer och avgår Norrköping växelvis under hela dagen. Trafiken till och från Hjulbro består av ett par godståg några gånger i veckan med ankomst och avgång sen kväll och tidig morgon.

Trafiken (både antalet tåg men också antalet vagnar) till och från de olika industrispåren varierar mycket beroende på dag, månad och år. Under 2013 har antalet tåg som växlades mellan godsbangården och de olika lokala industrispåren under en enskild dag varierat mellan inga till som mest elva tåg. Observera att trafik till och från det så kallade Bravikenspåret inte räknas som växlingstrafik eftersom dessa tåg körs på Södra stambanan. Trafiken till och från Bravikenspåret består av uppskattningsvis två tåg per vecka.

Generellt uppfattas godsbangården vara bra utformad samt kommunen vara en bra värdkommun för järnvägsverksamhet. Det stora antalet tillgängliga spår på godsbangården sägs till exempel vara mycket bra för att klara dagens verksamhet. Trängselproblem kan uppstå i två flaskhalsar, utdragsspåret samt industrispåren.

4 Avgränsningar

4.1 Geografisk avgränsning

Studiens utredningsområde har geografiskt avgränsats till Kardonbanans sträckning på Malmölandet då den nya godsbangården planeras att ligga i direkt anslutning till Kardonbanan.

4.2 Avgränsning miljöaspekter

Avgränsningen för miljöaspekter avser utredningsområdet och dess influensområde i nutid. Det är ett varierat område. Det finns naturreservat, skyddsvärd natur- och kulturmiljö liksom skyddsvärda yt- och grundvatten. Behovet av anpassningar till boende, trafikanter, stads-, natur- och kulturmiljön är stort och höga skyddskrav gäller avseende säkerhet, buller och vibrationer såväl under byggtiden som när anläggningen är tagen i drift.

Identifierade miljöaspekter för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan i och kring utredningsområdet:

- Stads- och landskapsbild
- Kulturmiljö
- Naturmiljö och friluftsliv inklusive naturreservat
- Boende, besökare och barriärer
- Yt- och grundvatten
- Klimat
- Luft
- Föroreningar i mark och vatten
- Buller och vibrationer
- Elektromagnetiska fält

5 Förutsättningar

5.1 Markanvändning

5.1.1 Befolkning, näringsliv och sysselsättning

I Norrköpings kommun finns det ca 137 000 invånare och kommunen har ökat med ca 1700 personer under år 2015, vilket är något högre än för år 2014 men något lägre än för år 2013. Enligt rapporten "Norrköping i siffror 2015" förväntas befolkning fortsätta öka i Norrköping under de kommande åren med ca 1,3 procent per år. År 2017 förväntas folkmängden vara över 140 000 i Norrköping och år 2023 över 150 000.

Antalet arbetstillfällen i Norrköping fortsätter att öka och år 2013 fanns det 61 400 arbetstillfällen i kommunen. Stora företag, mer än 200 anställda, står för 18 procent av alla arbetstillfällen. Ännu fler arbetsställen finns dock bland företag med färre än 10 anställda, där 22 procent av alla arbetstillfällen finns. Största branscher i kommunen är Vård och omsorg, Handel och Företagstjänster.

År 2013 var det totalt 12 000 inpendlare från annan kommun och 11 400 utpendlare till annan kommun. Antalet personer som pendlar ökar stadigt och sedan år 2000 har inpendlingen ökat med 28 procent och utpendlingen med 54 procent. Den största pendlingen sker mellan Norrköping och Linköping, 7 000 personer pendlar mellan dessa två städer. Nettopendlingen mot Linköping är -1 300 personer. Störst positiv nettopendling har Norrköping mot Söderköping, 2 100 personer.

Norrköping är även ansett som ett av landets starkare logistiklägen, med en väl utvecklad land- och sjöinfrastruktur. Staden har ett fördelaktigt läge med närhet till stora produktions- och konsumtionsområden och ett strategiskt läge i den växande östersjöregionen. Norrköpings hamn är av stor betydelse i arbetet med stadens och regionens roll och utveckling som logistikcentrum. Norrköpings hamn har även stor betydelse för det lokala och regionala näringslivet. Många företag har lokaliserat sina verksamheter i regionen utifrån möjligheterna till effektiva transporter.

5.1.2 Bebyggelse

Utredningsområdet ligger på Malmölandet som består av en halvö belägen längst in i Bråviken, cirka fem kilometer norr om Norrköpings innerstad. Halvön är låglänt och utgjorde tidigare sjöbotten. Malmölandet är idag ett utpräglat jordbrukslandskap med några större gårdar. Utspritt i området ligger ytterligare en handfull mindre gårdar och torp. I nordväst ligger Åby och Jursla på höjdpartiet ovanför slättlandet, i väster finns väg E4 och ytterligare åkermark. I söder ligger Händelö med Pampushamnen och stora industriområden. Längst ut på Malmölandet ligger Skandinaviens största och modernaste sågverk. Placeringen av sågverket är logistiskt fördelaktig. Här har vi tillgång till ett trafiknät ut i vädnen via både sjö, järnväg och väg. En stor andel av de färdiga produkterna kommer att transporteras till sjöss.

Detaljhandelsföretaget Rusta har nyligen uppfört ett nytt centrallager på Malmölandet intill Bravikenvägen. Anläggningen har en yta på 63 700 kvm och bemanningen kommer uppskattningsvis att vara omkring 250 personer i två-skift i slutet av 2016. När lagret är i full drift kommer 2 000 lastpallar varje vardag att lämna lagret med lastbil, vilket innebär cirka 40 lastbilar.

Om godsbangården anläggs på Malmölandet finns det en möjlighet att befintliga och nya industrier kan få direkt förbindelse med järnvägen utan omlastningar, vilket leder till att transporten på järnväg ökar med effekten att användning av fossilt bränsle minskar.

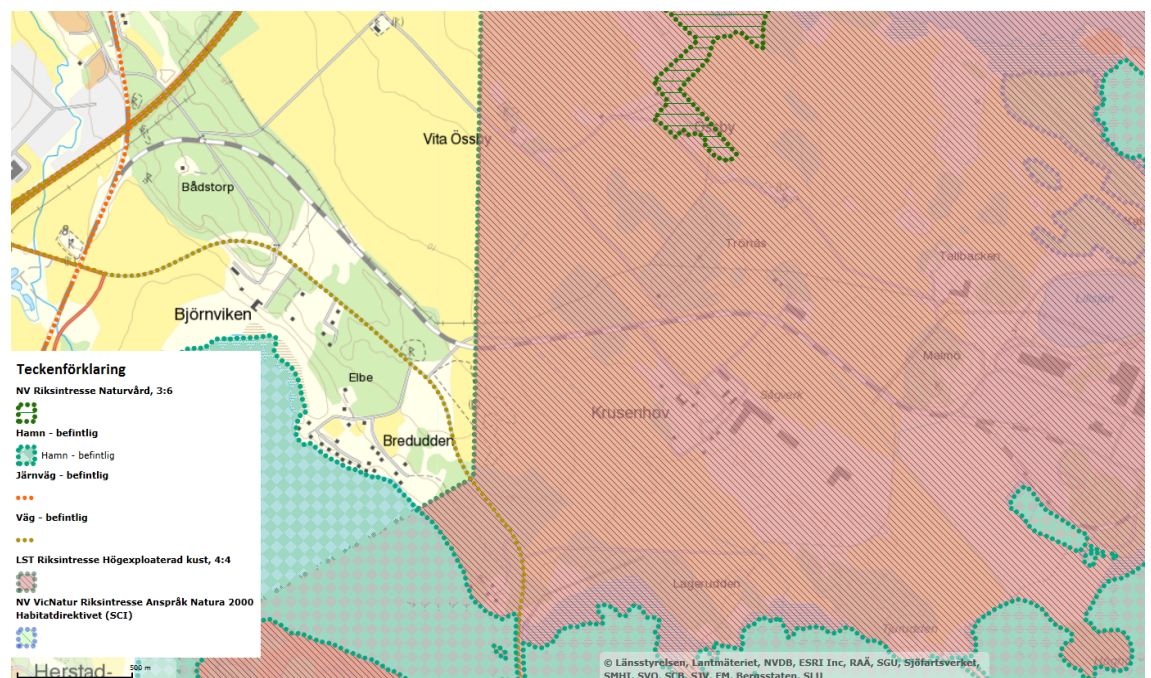
5.1.3 Riksintressen

Enligt miljöbalken 3 kap § 6 gäller att mark- och vattenområden, som har betydelse för allmänheten på grund av deras natur- eller kulturvärden och som är av riksintresse, ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön.

I Norrköpings kommun finns många områden av riksintresse, kust och skärgårdar, skogar och infrastruktur, vilka är viktiga för exempelvis yrkesfiske, naturvård, friluftsliv och industrianläggningar.

Inom utredningsområdet är Bravikenvägen av riksintresse då den utgör anslutningsväg till Pampushamnen och oljehamnen som ingår i riksintresset Norrköpings hamn. Även väg E4 och Södra stambanan utgör riksintressen. Därutöver finns det inte några riksintressen som direkt berörs av projektet.

Södra delarna av Malmölandet utgör riksintresse för högexploaterad kust (4 kap 4§ miljöbalken) vilket bland annat innebär begränsningar i fritidsbebyggelse samt vilka övriga anläggningar som får komma till stånd. Detta kontrolleras i prövningsprocessen av eventuella tillkommande miljöfarliga verksamheter. Eftersom det redan finns miljöpåverkande industri på södra Malmölandet bedöms inte riksintressets syfte bestridas i och med uppförandet av en ny godsbangård.



Figur 6 Riksintressen på Malmölandet (www.lansstyrelsen.se).

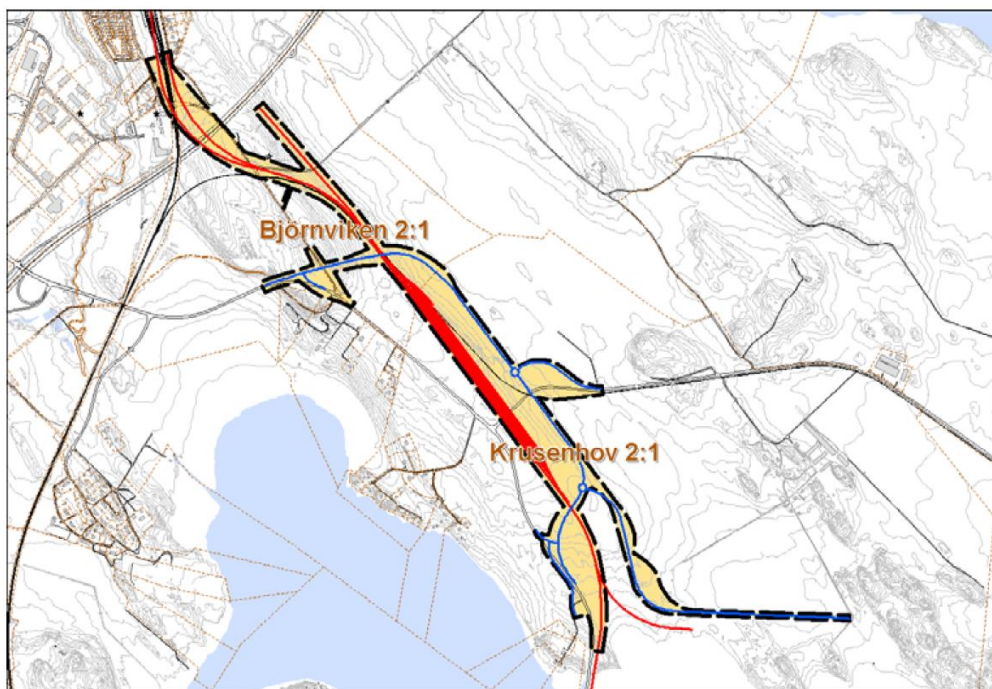
5.1.4 Kommunala planer

I Norrköpings kommuns översiktsplan pekas södra Malmölandet ut som ett strategiskt utvecklingsområde för verksamhetsområden inom gods, logistik och industri och poängterar att området långsiktigt kan kopplas samman med Pampushamnen på Händelö. För södra Malmölandet finns även ett program som föreslår att södra Malmölandet utvecklas till ett område för industri, logistik och hamnverksamhet.

I länsstyrelsens yttrande till översiktsplanen framgår att länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att järnvägsutbyggnaden bör prioriteras i avvägningen. Det understryks dock att ansträngningar måste göras för att så långt som möjligt samordna berörda intressen och minimera skador och intrång på övriga riksintressen.

Norrköpings kommun har även tagit fram en detaljplan med syfte att pröva uppförandet av en ny godsbangård och nytt järnvägsspår till Händelö, samt att anpassa väginfrastrukturen i området till den önskade utvecklingen inom gods, logistik och industri i området. Detaljplanen med diarienummer SPN-385/2008 214 del av fastigheterna Björnviken 2:1 och Krusenhov 2:1 med närområde (godsbangård) vann laga kraft 2010-10-29, genomförandetidens sista dag var dock 2015-10-29.

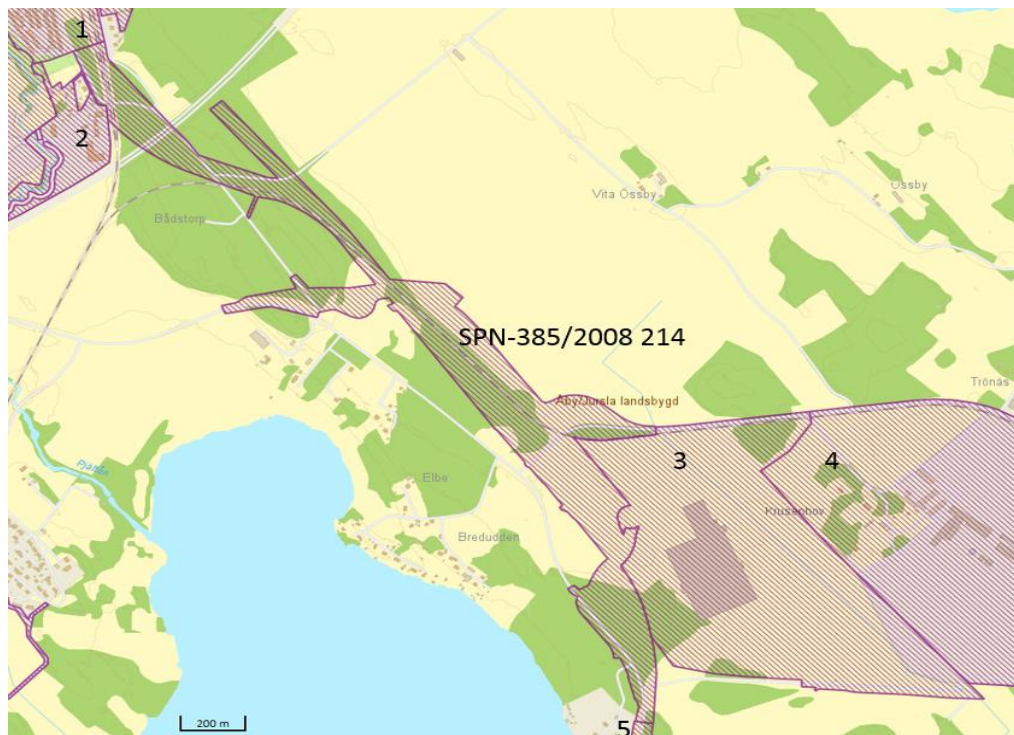
Detaljplanen omfattar cirka 80 hektar. I planområdet ingår del av fastigheten Björnviken 2:1 som är privatägd och del av fastigheten Krusenhov 2:1 som ägs av Norrköpings kommun. Planavgränsningen har valts så att all mark som behövs för den nya godsbangården och för ny väginfrastruktur ingår. Nuvarande Bravikenvägen ingår också på det avsnitt som ligger parallellt med den planerade godsbangården.



Figur 7 Planområdet (www.norrkoping.se).

Området ansluter även till följande detaljplaner:

1. Akt 05-KVI-1896 - Stadsplan för stationsgärdet (Åby 10:6 mm), som anger område för järnvägsändamål i det avsnitt som gränsar mot det aktuella planförslaget.
2. Akt: 0581K-P13/19 - Detaljplan för Sågbacken 6:1 m.fl. (del av Jursla Industriområde) inom Kvillinge.
3. Akt: 0581K-P14/16 - Detaljplan för del av fastigheten Händelö 2:41.
4. Akt: 0581K-P09/14 - Detaljplan för del av fastigheten Krusenhov 2:1.
5. Akt: 0581K-22A:1034 - Stadsplan för vägsträckning över Händelön, som anger markanvändningen gatutrafik och industrispår över Kardonbron.



Figur 8 Befintliga detaljplaner (www.norrkoping.se).

5.1.5 Areella näringar

På Malmölandet finns idag både storskaligt jordbruk och skogsbruk. På den östra delen av Malmölandet finns jordbruksmark av klass 2 (på en 5-gradig skala där skala 1 utgör den mest värdefulla jordbruksmarken). I Norrköpings kommun finns endast klass 2 och 3. I miljöbalken 3 kap anges att jord- och skogsbruk är av nationellt intresse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och detta inte kan tillgodoses på annat lämpligt sätt. Efter genomförandet kommer andelen av mark som används för järnväg öka till bekostnad av skogs- och jordbruksmark. I översiktsplanen har även kommunen pekat ut de södra delarna av Malmölandet som framtida industriområde, vilket medför en betydlig minskning av skogs- och jordbruksmarken på Malmölandet.

5.1.6 Boende, hälsa och säkerhet

För utredningsområdet har kartmaterial och flygfoton studerats samt platsbesök använts för att beskriva situationen för boende och användare kring utredningsområdet.

Översvämning

Förutom ett avsnitt på den nya vägen i sydöst till framtida industri- och hamnområden ligger planområdet inte inom riskområde för översvämning.

Luftkvalitet

Den ökade trafiken i området kommer att påverka luftkvaliteten. Risken för överskridande av miljökvalitetsnormer, framförallt PM₁₀-halten (med PM₁₀-halten avses massan av partiklar med diameter mindre än 10 µm (s. k. inandningsbara partiklar) per m³ luft) i planområdets närhet bedöms dock som försumbar. Utbyggnaden av järnvägen leder också till ökade förutsättningar för transporter på järnväg jämfört med väg vilket leder till mindre utsläpp och förbättrad luftkvalitet i ett större perspektiv. Den planerade gång- och cykelvägen ökar också chanserna att fler cyklar till och från jobbet istället för att ta bilen vilket är positivt ur luftkvalitetssynpunkt.

Risker och skyddsanordningar/skyddszoner

På Malmölandet finns det idag främst bostäder i Bredudden, Björnviken och Stridsudden. Vid framtagning av järnvägsplanen ska hänsyn till dessa och andra bostäder tas, för att minimera eventuella risker vid godsbangårdens etablering.

Bravikenvägen är transportled för farligt gods. Avståndet mellan transportled för farligt gods och arbetsplatser ska enligt Brandförsvaret i Norrköping vara minst 50 meter. Därför finns en 50 meter bred skyddszon på plankartan. Skyddszonen kan minskas om säkerhetshöjande åtgärder vidtas. Skyddszonen på 50 meter bedöms också vara tillräcklig för att hindra att en eventuell brand sprider sig mellan sågverket och Bravikenvägen. Avståndet mellan den nya vägsträckningen och bostadsfastigheterna bedöms vara tillräckligt stor för att inga särskilda skyddsanordningar ska behövas.

5.1.7 Befintligt transportsystem

Väster om Malmölandet går väg E4. Bravikenvägen på Malmölandet utgör anslutningsväg till Pampushamnen och oljehamnen samt leder tillfartsvägen ut till pappersbruket. Parallellt med Bravikenvägen går Bravikenspåret ut till pappersbruket.

Bravikenvägen trafikeras idag av cirka 6 600 fordon per vardagsdygn, varav ca 25 % är lastbilar. Avfarten mot pappersbruket trafikeras av cirka 2 500 fordon per vardagsdygn.

Kollektivtrafiken i området är anpassad till arbetstiderna på Bravikens pappersbruk.



Figur 9 Befintligt transportsystem.

5.1.8 Stads- och landskapsbild

För utredningsområdet har kartmaterial och flygfoton studerats samt platsbesök gjorts för att beskriva landskapsbilden och vad som karaktäriserar denna.

Landskapet är öppet och vidsträckt och ger ett storskaligt intryck. Själva området för godsbangården består av lövskogklädda moränholmar som gränsar till öppen åkermark på den östra sidan. Mer infrastruktur i området ger upphov till visuella barriärer och uppbyggnad av långsträckta siktlinjer i landskapet.



Figur 10 Bilden är tagen i nordöstlig riktning från Bravikenvägen.



Figur 11 Bilden är tagen i östlig riktning från Bravikenvägen.

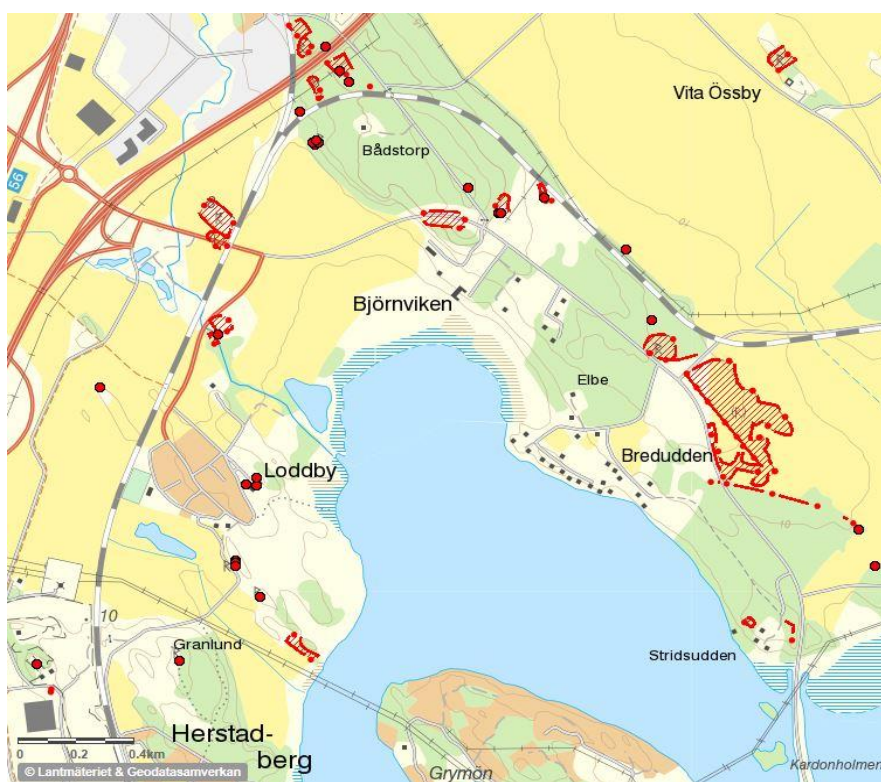


Figur 12 Bilden är tagen i nordöstlig riktning från ny rondell vid Rusta.

5.1.9 Kulturmiljö

Information om för utredningsområdet aktuella och relevanta kulturmiljöskydd har inhämtats från Riksantikvarieämbetets fornminnesregister samt Länsstyrelsen Östergötland.

På Malmölandet finns flera kända och registrerade fornlämningar. Den planerade Kardonbanan sammanfaller med ett stort antal fornlämningar, vilka måste tas bort före byggskedet. Även etableringen av industri på Malmölandet kommer att beröra ett flertal kända fornlämningar. Sannolikt påverkas även nu okända lämningar av Kardonbanan och industrietableringen. Inom detaljplanen för godsbangården är idag all känd arkeologi bortgrävd. Om godsbangården anläggs inom detaljplanens planområde blir därmed påverkan på kulturmiljön i sammanhanget relativt låg.



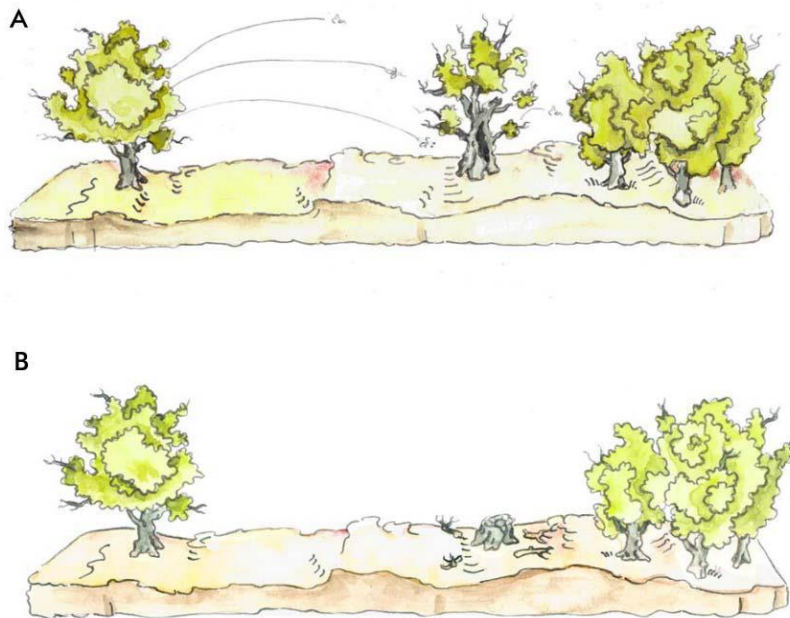
Figur 13 Kända fornlämningar.

5.1.10 Naturmiljö

Information om för utredningsområdet aktuella och relevanta naturmiljöskydd har inhämtats från Länsstyrelsen Östergötland samt Norrköpings kommuns fördjupade översiktsplan.

På 1870-talet fanns på Malmölandet ett eklandskap som hängde ihop i ett enda system och där spridning och mängden livsmiljöer för eklevande organismer var tillräcklig. Dagens situation är dock annorlunda och den areal som finns idag är fördelad på många mindre system, områdena har fragmenterats. Fragmentering är den viktigaste orsaken till att biologisk mångfald minskar i världen. Om ett eller några av dessa dör, till exempel i en storm, finns det ingenstans för arterna i de träden att flytta: detta händelseförlopp visualiseras i figur 14.

Inom detaljplanens planområde finns exempelvis ett värdefullt eklandskap samt värdefulla hagmarker. Ekarna är livsmiljöer för en mängd sällsynta vedlevande insekter, svampar och lavar. Detta ger området höga naturmiljövärden. Planområdet kommer att skära genom ekmiljön vid korsningen mellan befintlig järnväg och Bravikenvägen.



Figur 14 Organismerna som bor i en ek är beroende av att kunna hitta nya livsmiljöer inom ett kort avstånd från födelseeken. I illustration A fungerar spridningen via den gamla eken och alla träderna hänger ihop. Om den gamla eken dör som i illustration B så blir avstånden mellan ekarna (livsmiljöerna) för stora. Sambanden bryts mellan ekarna och bestånden isoleras från varandra.

På nordöstra delen av Malmölandet finns ekmiljöer som är klassade som Natura 2000-område. De värdefullaste områdena är skyddade som Natura 2000-områden och hör till de artrikaste i Sverige vad gäller vedlevande insekter. Områdena ligger utanför utredningsområdet och kommer därmed inte att påverkas av den nya godsbangården.

En naturinventering enligt standarden ska göras för godsbangården under 2016. Under planskedet ska även en övergripande ekologisk landskapsanalys genomföras med avsikt att utreda hur ekbestånden påverkas av godsbangården.

5.1.11 Rekreation och friluftsliv

Information om för utredningsområdet aktuella och relevanta skydd för rekreation och friluftsliv har inhämtats från Länsstyrelsen Östergötland, Norrköpings kommuns fördjupade översiktsplan samt Skogsstyrelsen.

På Malmölandet finns värden för friluftslivet kopplade till jordbrukslandskapet och ekmiljöerna. De breda vassbältena längs stränderna på södra Malmölandet utgör fågelskådningslokaler och längs stränderna finns fiskemöjligheter.

Några betydande konsekvenser för rekreation och friluftsliv förutses inte. Lokalt kan närboende drabbas av att mindre skogsområden på Malmölandet påverkas. Tillkommande gång- och cykelvägar ökar möjligheterna för friluftslivet i området på grund av ökad framkomlighet.

5.1.12 Naturresurser

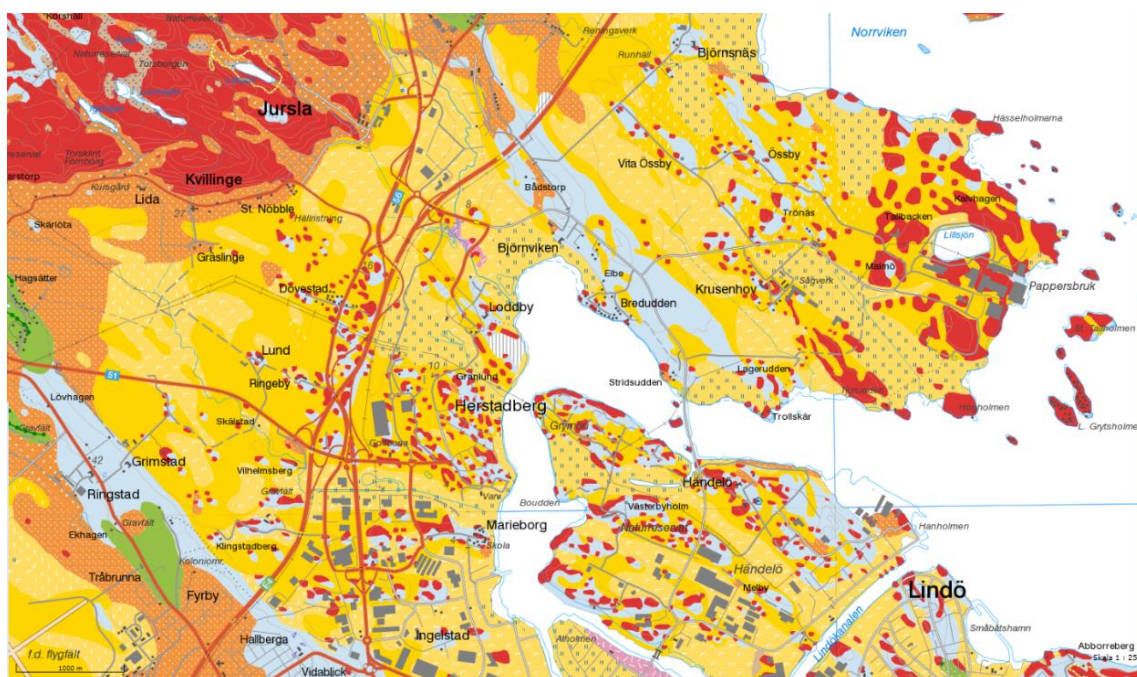
Information om för utredningsområdet aktuella och relevanta naturresurser har inhämtats från Länsstyrelsen Östergötland samt Vattenmyndigheten.

Byggnationen av godsbangården kommer att erfordra schakter och utfyllnader. I planskedet kommer masshantering att utredas vidare. Trafikverket eftersträvar att det inte ska bli något överskott av massor.

5.1.13 Geologiska förhållanden

Information om utredningsområdets geologiska förhållanden har inhämtats från Sveriges geologiska undersökning. Malmölandet består av en halvö som är belägen allra längst in i Bråviken, norr om Norrköpings tätort. Halvön är låglänt och utgjorde tidigare sjöbotten. Jordarten inom utredningsområdet består till största del av sandig morän, glacial lera och postglacial finlera. Den största delen av marken är uppodlad och ur åkermarken höjer sig moränkullar och berghällar. Höjdpartierna är bevuxna av lövskog och innehåller en del stora ekar.

Den nya godsbangårdens placering enligt framtagna detaljplanen innebär grundförhållanden med fast moränmark.



Figur 15 Geologisk karta (www.sgu.se).

Den geologiska informationen på kartan är översiktligt redovisad varför gränsdragningar mellan områden inte är helt exakta utan kan revideras efter eventuell fältkartering. För komplett teckenförklaring, se hemsidan för Sveriges geologiska undersökning (www.sgu.se).

Inom järnvägsplanprojektet för Kardonbanan har även en miljöteknisk markundersökning genomförts på Malmölandet, med 8 provtagningspunkter där utskiftning av jord kan bli aktuell.

5.1.14 Ledningar

Vatten och avlopp

Området ska försörjas med kommunalt vatten och avlopp.

Dagvatten

Orenat dagvatten får inte släppas ut i recipienten Bråviken. Dagvatten ska enligt Norrköpings kommuns dagvattenprogram omhändertas ekologiskt och om möjligt lokalt. Dagvattenanläggning ska förses med vattenlås för att skydda kommunens dagvattenanläggning.

El

Eon har områdeskoncession i planområdet. Energiförsörjning av elektrifierad järnväg är banhållaren ansvarig att ordna.

Tele

Skanova/TeliaSonera har ledningar nära området.

Värme

Alternativa förnyelsebara uppvärmningsformer bör provas för att undvika en kraftigt ökad elanvändning.

Eon värme och Holmen har intresse av att leverera fjärrvärme till Malmölandet. Ånga och fjärrvärme kan levereras i samma system. Ledningsrätt på omkring fem meter bör skapas genom avtal som kan tecknas med de två nämnda eller annan aktör.

5.1.15 Broar/tunnlar

På Malmölandet finns det två stycken vägbroar och en järnvägsbro, två av dessa finns för att möjliggöra en planskild korsning mot järnvägen och en för att knyta samman Malmölandet och Händelö. Det finns i dagsläget inga tunnlar på Malmölandet och broarna är utanför själva utredningsområdet för den nya godsbangården.

5.2 Miljö

Målet att Norrköpings godsbangård ska bidra till att uppnå de 16 miljö kvalitetsmålen samt det nationella klimatmålet. Det innebär bland annat att åtgärder ska vidtas som gynnar godstransporter med järnväg. Att spåren elektrifieras är också en viktig parameter utifrån miljösynpunkt, då alternativet med diesellok är mindre miljövänligt.

5.2.1 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljö kvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Fastställda miljö kvalitetsnormer finns i dagsläget för upprätthållande av luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

Luftkvalitet

Luftkvalitetsförordningen (2010:477) anger de miljö kvalitetsnormer som gäller för luftkvalitet och omfattar maximala tillåtna värden för skadliga ämnen och partiklar. Luftkvaliteten är bra i Norrköping, mätningar och beräkningar för Norrköpings tätort visar att normerna inte överskrids.

Yt- och grundvatten

Från 2010 gäller miljökvalitetsnormer för vattenförekomster. Dessa baseras på EU:s ramdirektiv för vatten, Vattendirektivet, och syftar till att vi ska uppnå en långsiktigt hållbar förvaltning av våra vattenresurser. Alla sjöar, vattendrag, kustvatten samt grundvatten omfattas av vattendirektivet. Målsättningen är att de vatten som omfattas av direktivet ska ha god ekologisk status och god kemisk status år 2015. En bärande princip är att inget vatten får försämrats. Vattendelegationerna i Sveriges fem vattendistrikt har beslutat om miljökvalitetsnormer, åtgärdsprogram samt förvaltningsplan inför förvaltningsperioden 2009-2015. Det nu berörda området tillhör Södra Östersjöns vattendistrikt.

Fisk- och musselvatten

Förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten gäller kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten. Naturvårdsverket har i föreskrift (NFS 2002:6) förtecknat de fiskförande vatten som ska skyddas enligt denna förordning. Detta projekt berör inte något av dessa vatten.

Omgivningsbuller

Den främsta bullerkällan från tågtrafik orsakas av kontakten mellan hjul och räls. Tyngre tåg ger ofta starkare ljud, vilket medför att godståg generellt bullrar mer än persontåg.

TDOK 2014:1021 syftar till att främja att Trafikverket på ett enhetligt och kostnadseffektivt sätt uppfyller miljöbalkens krav på skäligen skyddsåtgärder mot buller och vibrationer. Den ska även främja att Trafikverket bidrar till att de transportpolitiska hänsynsmålen om miljö och hälsa uppnås.

De riktvärden som beskrivs i tabell 1 i TDOK 2014:1021 ska normalt uppnås när ett investeringsprojekt klassats som nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Projektets budget ska innehålla de kostnader för bullerskyddsåtgärder och/eller vibrationsåtgärder som är motiverade och rimliga för att uppnå detta. Om det inte är tekniskt möjligt att uppnå samtliga riktvärden eller om kostnaderna för åtgärder är uppenbart orimliga ska alternativa åtgärder övervägas.

I järnvägsplanen för Kardonbanan finns flertalet bullerdämpande åtgärder redovisade, vilka även godsbangården kommer att dra nytta av.

Barriäreffekter

En godsbangård innebär en barriär för människors rörelser och möjligheter att nyttja omgivningen. I samband med Kardonbanans utbyggnad planeras dock för tillkommande gång- och cykelvägar, vilka ökar möjligheterna för friluftslivet i området på grund av ökad framkomlighet. Godsbangårdens barriäreffekt för människors rörelser i området bedöms därför som låg.

5.2.2 Markföroreningar

Om det inte finns information som visar annat, är utgångspunkten att järnvägsområden och järnvägsfastigheter är förorenade. Även områden som tidigare inte har använts till järnvägsverksamhet kan vara förorenade. Information om utförda undersökningar och eventuellt saneringar på Trafikverkets fastigheter finns i Trafikverkets Fastighetsregister (LEB) eller Fastighetsportalen. Det kan även finnas information om undersökningar och saneringar hos länsstyrelsen eller kommunen.

Enligt länsstyrelsens WebbGIS finns inga potentiellt förorenade områden inom området för den nya godsbangården.

Miljöprovtagning av jord har utförts för Kardonbanan där utskiftning av jordmassor kommer att ske. Inga föroreningar som innebär någon risk för nuvarande och planerad markanvändning har påträffats. I byggskedet rekommenderas kontrollprovtagning för att verifiera att schaktmassorna är rena, vilket även blir fallet för godsbangården.



Figur 16 Kända markföroreningar (www.norrkoping.se).

5.3 Trafikering

Godstransportupplägg är generellt lätttrörliga och lättpåverkade av olika marknadsfaktorer vilket gör godstrafikens utveckling på längre sikt mycket svår att prognostisera. Trafikverket har i samband med åtgärdsplanering och framtagande av nationell plan för transportsystemet 2014-2025 tagit fram en prognos för godstrafiken för år 2030 (*Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025 – Godstransporters utveckling fram till 2030*). Prognosen för Norrköpings godsbangård visas i tabellen nedan.

	Nuläge	Prognos 2030
Ankomster/dygn	8	14
Avgångar/dygn	7	12

Prognosen för trafiken till och från Norrköpings godsbangård som visas i tabellen ovan inkluderar inte Ostlänken. Känslighetsanalyser, på en övergripande nivå (för hela Ostlänkenstråket), har gjorts för två olika scenarier med Ostlänken. Ett där enbart persontåg trafikerar Ostlänken och ett där både gods- och persontåg trafikerar Ostlänken.

Enligt Norrköpings Hamn och Stuveri AB:s affärsplan prognostiseras att mellan sju och tio tåg per dygn behöver köra till och från hamnens verksamhet år 2020. Trafiken som visas mer utförligt i tabellen nedan inkluderar både systemtåg (tåg som inte behöver växlas på godsbangården) och vagnslasttåg (tåg som sannolikt behöver planväxlas på godsbangården). Utöver trafiken som visas i tabellen prognostiseras även cirka 60 tåg per år med så kallade tungtransporter. Tungtransporternas vikt bedöms även öka från dagens 425 ton kollivikt till 490 ton.

Kombitrafik/systemtåg	3-5 tåg/dygn
Vagnslast	4-5 tåg/dygn (motsvarar något över 6 200 vagnar/år)
Totalt	7-10 tåg/dygn

Eftersom åtgärder i järnvägens infrastruktur ofta utförs långsammare än trafikökningens krav kommer kapacitetsbrister sannolikt att finnas även i framtiden. Person- och godståg kommer därför behöva samsas om ett begränsat antal lägen på järnvägsinfrastrukturen. Om det inte händer något radikalt i trafikmönstrets struktur kommer persontrafikens högtrafiktimmar sannolikt vara samma som dagens, det vill säga mellan cirka klockan 6 och 9 samt 15 och 18. Det innebär att godstågen, som ofta prioriteras lägre än persontågen, precis som idag kommer att behöva anpassas till andra tider på dygnet. Godstrafiken kommer därför skäligen att spridas över dygnet på samma sätt som idag med fokus på morgon, kväll och natt. För att utnyttja infrastrukturen på bästa sätt kommer varje enskilt godståg att behöva fyllas så bra som möjligt, vilket i praktiken innebär längre tåg. Dessutom kan terminaler, hamnar och annan järnvägsrelaterad verksamhet behöva vara verksamma en större del av dygnens timmar jämfört med i nuläget. För Norrköpings del kan det innebära att trafik även kan komma att behöva utföras nattetid.

Godstrafiken till och från Norrköping prognostiseras att öka i framtiden. Det finns dock inga entydiga prognoser att tillgå i dagsläget. Istället visar prognoserna ett flertal möjliga utvecklingsscenarier vad gäller både trafikmängd och typer av tåg. Osäkerheterna ställer krav på en flexibel och effektiv bangårdsutformning vilken klarar olika typer av godstågsupplägg samt möjliggör snabb hantering av gods.

6 Effekter och deras tänkbara betydelse

6.1 Projektet och dess innehåll

Flytt av Norrköpings godsbangård påverkar även andra infrastrukturprojekt som härrör till utbyggnaden av Ostlänken, till exempel byggnation av nytt resecentrum. I Trafikverkets och Norrköpings kommuns överenskommelse ingår förutom ny järnväg för höghastighet och anläggningar i dess direkta anslutning, ett antal åtgärder för att de positiva effekterna av Ostlänken verkligen ska uppstå. En förutsättning för att det ska vara möjligt är att dessa åtgärder planeras gemensamt av Trafikverket och Norrköpings kommun med högt tempo.

Norrköping rankas av Prologis som ett av de 100 mest intressanta logistiklägena i Europa. Malmölandet har goda förutsättningar för ytkrävande industri-och logistikverksamheter med omfattande godshantering och stora krav på den omgivande infrastrukturen med god anslutning till både Kardonbanan, godshantering vid ny planerad godsbangård, hamn för godshantering och närhet till och motorväg. Flytten av den befintliga godsbangården, mellan Butängen och Ingelsta i centrala Norrköping, innebär också att det blir plats över för annat. Norrköpings kommun har ännu inte fastlagt exakt vad marken kommer att användas till. Omvandlingen av Butängen blir avgörande för att kunna erbjuda lokalisering av verksamheter och boende nära resecentrum. Kopplingen mellan området och den nuvarande innerstaden och resecentrum måste formas så att Butängen blir en del av innerstaden. Den här utvecklingen blir också avgörande för hur stora intäkter som kommunen och andra aktörer kan räkna med.

Med godsbangården flyttad kan ett nytt godsspår utanför Norrköping möjliggöra en långsiktigt god kapacitet samt avlasta innerstaden från buller och risker med godstransporter på järnväg och därmed bättre möjligheter till stadsutveckling. De positiva effekterna av infrastrukturturomvandlingen och flytt av Norrköpings godsbangård kan sammanfattas i följande punkter:

1. Bättre möjligheter att lösa väginfrastrukturen för avlastning av innerstaden.
2. Bättre möjligheter till stadsutveckling.
3. Bättre bidra till statens ambitioner för ökat bostadsbyggande.
4. Optimera effekterna av investeringen i nya höghastighetsbanor.

6.2 Effekter för godstransporterna

Den huvudsakliga effekten för godstrafiken i och med en utbyggnad av Ostlänken för blandad trafik begränsas dock till en omflyttning av godsvolymer inom järnvägssystemet. En annan effekt av att flytta godsbangården är möjligheten att knyta samman olika trafikslag. I planerna ingår också att knyta ihop vägarna E4 och E22 samt Händelö hamn. Tillsammans med en utbyggnad av en kombiterminal på Händelö skapar projekten ökad stimulans för Norrköping som knutpunkt för godstransporter. Kardonbanan har en central funktion i utvecklingen av Norrköpings godsjärnväg.

6.3 Effekter på Riksintressen

De negativa konsekvenser som bedöms uppstå för området som riksintresset enligt 4 kap 4 § avser skydda bedöms som små eftersom området redan är påverkat idag och inga miljöstörande industrier som är förbjudna enligt riksintresseskyddet kommer att tillåtas.

6.4 Miljöeffekter och miljökonsekvenser

6.4.1 Effekter på naturmiljön

Utbyggnad av ny godsbangård på Malmölandet kommer endast att påverka landskapsbilden marginellt på grund av redan etablerade och tidigare beslutade logistikprojekt. I beslutat logistikområde finns idag Rustas nya storlager och Skandiniavens största och modernaste sågverk. I anslutning till dessa kommer Kardonbanan att byggas. Kardonbanans effekter på naturmiljön är hanterad i fastlagd järnvägsplan och effekterna för nytt lager och sågverk finns hanterade i fastlagda detaljplaner.

Inom planområdet finns ett värdefullt eklandskap samt värdefulla hagmarker. Godsbangården kommer att skära genom ekmiljön vid korsningen mellan befintlig järnväg och Bravikenvägen och försämra möjligheten för spridning i utpekade spridningsstråk. För att knyta ihop ekmiljöerna på västra Malmölandet med övriga ekmarker föreslås att de förlorade ekmiljöerna i korsningen järnväg/Bravikenvägen kompenseras i områden med bestämelse "natur" och i närbelägna lämpliga områden utanför plangränserna. Idag råder det brist på de lite yngre ekarna (0,8-1,2 meter) för att antalet gamla träd ska kunna bibehållas i framtiden. I planområdets nordöstra hörn finns ett naturområde som är av regionalt naturvårdsintresse. Enligt den landskapsekologiska analysen skulle ekmiljöerna på västra Malmölandet kunna knytas ihop med övriga ekmarker så att det biologiska värdet ökar lokalt då utdöenderisken minskas.

Den utbyggda spåranläggningen kommer att ta ny mark i anspråk, vilket är en negativ konsekvens. Med anledning av att Kardonbanan byggs genom Malmölandet uppstår negativa effekter bland annat med barriärer, buller, vibrationer och elektromagnetiska fält. Detta innebär att marken redan är påverkad av infrastruktur oavsett godsbangårdens placering. Det är dock viktigt att ta hänsyn till de områden som är viktiga för att bevara naturvärdena vid planering av godsbangården.

Naturresurser och energi kommer att krävas för att bygga den nya anläggningen. Byggnationen av godsbangården kommer att erfordra schakter och utfyllnader. I planskedet kommer masshantering att utredas vidare.

Omfattningen av antal godståg till och från Norrköping förväntas öka, men osäkerhet i vilken omfattning. Utformningen av godsbangården planeras för att snabbt kunna lassa och lossa gods till och från olika typer av godståg.

6.4.2 Effekter på landskapsbilden

Utbyggd infrastruktur och etablering av verksamheter i området ger upphov till visuella barriärer och uppbrytning av långsträckta siktlinjer i landskapet.

Hela den exploatering av södra Malmölandet som Norrköpings kommun till viss del förbereder och till viss del redan har inlett, kommer att innebära stor påverkan på landskapsbilden. Effekten av ny godsbangård utöver redan påbörjade och planerade projekten, utveckling av sågverk, nytt centrallager för Rusta och utbyggnad av Kardonbanan är liten. Påverkan blir av mer lokal karaktär i området vid själva godsbangården. I samband med anslutning av Kardonbanan till ny godsbangård kommer vissa vägar behöva ersättas med nya dragningar.

Strax söder om godsbangården kommer järnvägen att gå på bank i det öppna landskapsrummet. Kontaktledningsstolparna som kommer att löpa utmed hela den nya spårsträckningen kommer att bli ett mycket påtagligt inslag i landskapsbilden, framförallt i de öppna landskapsrummen. Byggandet av godsbangården ger ett överskott av jordmassor, dessa kommer att påverka landskapsbilden väsentligt om de förvaras i upplag i öppna landskapspartier.

6.4.3 Effekter på kulturmiljön

Om godsbangården anläggs inom detaljplanens planområde blir påverkan på kulturmiljön i sammanhanget relativt låg.

Alla kända fornlämningar i området är undersökta. Undersökta fornlämningar är Raä 103 och 142. Inga nya effekter på fornlämningar kommer att uppstå.

6.4.4 Effekter gällande buller

En positiv effekt med utvecklingen av verksamhetsområdet samt att flytta godsbangården till Malmölandet är minskat buller från godstransporter på väg och järnväg i innerstaden. Bullerbilden på Malmölandet kommer dock att påverkas av exploatering i området. Buller från Kardonbanan och godsbangården bedöms inte bli betydande. Utveckling av området med sågverk och annat företagande bedöms vara en större källa till buller än effekterna av byggnation av ny godsbangård och anslutande vägar. Under byggtid kan dock buller och vibrationer från projektet vara mer betydande. En etablering av industri- och logistikverksamheter inom närliggande planområden kommer att leda till ökade biltransporter genom aktuellt planområde.

Bullerskyddsåtgärder föreslås uppe vid Bravikenvägen och på Kardonbron för att skydda fastigheterna på Stridsudden.

6.4.5 Effekter på klimat

Den utbyggda järnvägen kan antas komma att gynna förutsättningarna för god kollektivtrafik och transport av gods på järnväg, vilket bidrar till minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar.

6.4.6 Effekter för rekreation och friluftsliv

Några betydande konsekvenser för rekreation och friluftsliv förutses inte. Tillkommande gång- och cykelvägar ökar möjligheterna för friluftslivet i området på grund av ökad framkomlighet.

7 Fortsatt arbete

7.1 Planläggning

Detta samrådsunderlag ska ligga till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Bedöms projektet innebära betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att upprättas, där beskrivs projektets miljökonsekvenser djupare och förslag till skyddsåtgärder redovisas. Bedöms projektet inte innebära betydande miljöpåverkan tas en miljöbeskrivning fram. Skillnaden är att miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av länsstyrelsen.

Efter samrådsunderlaget tas järnvägsplanens samrådshandling fram. I järnvägsplanen utformar Trafikverket godsbangården i detalj. Järnvägsplanen redogör för påverkan på enskilda och allmänna intressen. Den visar den mark som behöver tas i anspråk för godsbangården men även tillfälligt under byggtiden. Till planen fogas en beskrivning av miljön i området och miljökonsekvenser till följd av den nya godsbangården, åtgärder som genomförs för att mildra intrång samt en fortsatt samrådsredogörelse över utförda samråd.

Därefter är det en granskningshandling som kommer att ställas ut för allmänhetens granskning. Då finns det åter möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Därefter justeras eventuellt planen och skickas sedan åter till länsstyrelsen som får ta del av hela planen samt de synpunkter som inkommit under allmänhetens granskning. länsstyrelsen ska därefter tillstyrka planen och sedan kan den skickas till Juridik- och planprovning på Trafikverket för fastställelse.

Planläggning för godsbangården befinner sig i början av skede samrådsunderlag. Samrådsunderlaget är färdigt då länsstyrelsen har lämnat sitt yttrande om betydande miljöpåverkan. Byggnation av godsbangården kan påbörjas efter att järnvägsplanen har fastställts och vunnit laga kraft.

I samrådsredogörelsen redovisas under hela processen genomförda samråd.

7.2 Viktiga frågeställningar

Vid byggnation av godsbangården kommer dispenser, lov, tillstånd och anmälan bli nödvändiga. I vissa delar innebär fastställd järnvägsplan (tillstånd för projektet) att tillstånd finns. Separata provningar kan komma att krävas. Järnvägsplanen för godsbangården kräver inga undantag från de förbud som finns i miljöbalken. De skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kan komma att krävas kommer att redovisas i järnvägsplanen.

Det är även viktigt att vara aktsam om de miljöintressen som finns beskrivna i området så att området fortsätter att vara tilltalande och användbart för människor, fauna och flora. Intrång i skyddade områden måste beaktas och utredas vidare.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer nedanstående frågeställningar att studeras:

- Klargöra utformningen för godsbangården.
- Utredda påverkan på yt- och grundvatten.
- Genomföra bullerberäkningar samt vid behov genomföra bullerskyddsåtgärder.
- Genomföra naturvärdesinventering och landskapsekologisk analys och föreslå eventuella skyddsåtgärder vid behov.
- Samråd med direkt berörda.
- Samordning med kommunal planering.
- Samordning med planerad ombyggnad av Kardonbanan och Bravikenvägen och Ostlänken.

8 Källor

AKJ Ny godsbangård på Malmölandet, Norrköping.

Akt 05-KVI-1896 - Stadsplan för stationsgården (Åby 10:6 mm), som anger område för järnvägsändamål i det avsnitt som gränsar mot det aktuella planförslaget.

Akt: 0581K-22A:1034 - Stadsplan för vägsträckning över Händelön, som anger markanvändningen gatutrafik och industrispår över Kardonbron.

Akt: 0581K-P09/14 - Detaljplan för del av fastigheten Krusenhov 2:1 .

Akt: 0581K-P10/35 – Detaljplan för del av fastigheten Björnviken 2:1.

Akt: 0581K-P13/19 - Detaljplan för Sågbacken 6:1 m.fl. (del av Jursla Industriområde) inom Kvillinge.

Akt: 0581K-P14/16 - Detaljplan för del av fastigheten Händelö 2:41. (Diarienummer SPN-385/2008 214)

Banverket, 2007, Förstudie: Förbättrad järnvägsanslutning till och på Händelö.

Förbättrad järnvägsanslutning till och från Händelö – Järnvägsplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning MKB – Fastställelsehandling 2011-04-01, diarienummer: TRV 2010/26374.

Norrköping i siffor 2015

Norrköpings Översiktsplan 2002 – framtid Norrköping.

Stadsbyggnadskontoret Miljöenheten, 2003-11-19, Miljöfaktorer / Händelö sammanställning och analys.

Trafikverket, 2011-04-01, Järnvägsplan inkl MKB: Förbättrad järnvägsanslutning till och på Händelö.

Åtgärdsvalsstudie – Norrköpings godsbangård, Norrköpings kommun, Östergötlands län, 2014-05-07, diarienummer: TRV 2014/11830.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Brigadgatan 12, 587 58 Linköping.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se